IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty (nr 4)**

z dnia 15 grudnia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty (nr 4)

15 grudnia 2021 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotr Króla (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji firm transportowych dysponujących flotą niskoemisyjnych pojazdów zasilanych gazem LNG w kontekście wzrostu cen gazu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Ireneusz Zyska** sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Bogdan Oleksiak** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” wraz ze współpracownikami, **Dariusz Szumacher** prezes Dartom Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim, **Jacek Nowakowski** wiceprezes zarządu Związku Pracodawców „Polska Platforma LNG i bioLNG”, **Piotr Ozimek** członek Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego oraz **Kazimierz Ziółkowski** członek Rady Nadzorczej Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu podkomisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Wśród zaproszonych gości witam przede wszystkim przedstawicieli branży transportowej. Ministerstwo Klimatu i Środowiska reprezentuje pan minister Ireneusz Zyska. Pan minister Weber prosił o usprawiedliwienie swojej nieobecności. W tej chwili ma punkt na sali posiedzeń plenarnych. Wpłynęło do mnie upoważnienie i to upoważnienie jest dla pana Bogdana Oleksiaka, dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, które pan minister będzie reprezentował. Witam też współpracowników obu ministerstw.

Stwierdzam kworum. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat aktualnej sytuacji firm transportowych dysponujących flotą niskoemisyjnych pojazdów zasilanych gazem LNG w kontekście wzrostu cen gazu. Tę informację będą nam przedstawiać minister infrastruktury oraz minister klimatu i środowiska. Czy państwo posłowie mają uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. Wobec niezgłoszenia wniosku do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Na początku chciałbym powiedzieć parę słów w związku z tym, że musieliśmy wpasować to posiedzenie, bo dzisiaj będą jeszcze głosowania na sali plenarnej, więc mamy około półtorej godziny. Uznaliśmy, że trzeba spotkać się jeszcze na tym posiedzeniu Sejmu, bo wpłynęło bardzo dużo sygnałów ze strony środowiska transportowego. Myślę,

że tego, co dzieje się w tej chwili, m.in. z cenami gazu, nikomu nie trzeba tłumaczyć. Wpłynęło do mnie m.in. pismo związku „Transport i Logistyka Polska" podpisane przez pana Macieja Wrońskiego. Bardzo zabiegał o to posiedzenie też pan minister Polaczek. W związku z tym uznaliśmy, że trzeba się spotkać, wysłuchać tych informacji i przedyskutować, jak w tej sytuacji możemy ewentualnie pomóc.

Zacytuję tylko, niejako wprowadzając temat, fragment pisma, które otrzymałem od pana Macieja Wrońskiego. „Aby ocenić wysiłek finansowy przewoźników wychodzących naprzeciw wyzwaniom ekologicznym, należy wskazać, że koszt zakupu jednego pojazdu zielonego LNG jest dwukrotnie wyższy od kosztu zakupu pojazdu z napędem tradycyjnym. Dla przykładu cena ciągnika siodłowego zasilanego ropą to ok. 75 tys. euro, natomiast cena ciągnika siodłowego zasilanego LNG to ok. 150 tys. euro. Dodatkowo przewoźnicy inwestujący w niskoemisyjny tabor jednocześnie inwestowali w tzw. infrastrukturę techniczną, w tym w stacje tankowania LNG ogólnie dostępne dla innych potencjalnych użytkowników takich pojazdów. Niestety na skutek niezależnych od branży wydarzeń w ostatnich miesiącach nastąpił drastyczny, ponad trzykrotny wzrost cen gazu. Dzisiaj cena jednego kilograma LNG na stacjach w Polsce wynosi ok. 9,99 zł przy cenie oleju napędowego ok. 6 zł za litr. Oznacza to w praktyce brak możliwości dalszego świadczenia usług transportowych za pomocą samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych napędzanych tym gazem".

Ten fragment potraktujmy jako wprowadzenie. Jako pierwszemu oddam głos panu ministrowi Ireneuszowi Zysce, sekretarzowi stanu w MKiŚ. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Ireneusz Zyska:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, mam informację do przedstawienia ogólnie, o rozwoju rynku transportu opartego o tzw. gazomobilność, ale także odniosę się do kwestii kluczowej, która nas tutaj zgromadziła, czyli do wzrostu cen paliw, w tym przypadku LNG, CNG, i działań podejmowanych przez rząd w tym zakresie. Będę również uprzejmie prosił pana przewodniczącego, bo moja informacja jest z zakresu kompetencji ministra klimatu i środowiska, o uzupełnienie informacji przez przedstawiciela ministra infrastruktury, bo już z góry trzeba zaznaczyć, że obszar ten jest konieczny w zakresie współpracy obu tych resortów, aby wyzwania, które są przed nami, realizować zgodnie z interesem państwa i polskich obywateli.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wsparcie rozwoju gazomobilności w naszym kraju jest kluczowe z punktu widzenia prowadzonej transformacji energetycznej. Gaz ziemny traktowany jest jako niskoemisyjna alternatywa dla paliw tradycyjnych, konwencjonalnych, wykorzystywanych w transporcie ciężkim. Rząd wspiera rozwój sektora transportowego w dostosowywaniu się do nowych wymagań. Wykorzystanie gazu ziemnego w postaci gazu sprężonego (CNG) i skroplonego (LNG) jest w fazie rozwoju. Ilość gazu ziemnego zużywanego na cele transportowe w ostatnich latach rosła, co więcej, prognozy zużycia tego rodzaju paliwa w najbliższych latach też mają tendencję wzrostową.

Na mocy unijnego prawodawstwa Polska jako kraj członkowski UE jest zobowiązana do rozwoju wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie. Zgodnie z dyrektywą 94 z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych państwa członkowskie powinny dążyć do dywersyfikacji źródeł energii w transporcie i zapewnić zarówno rozwój punktów ładowania pojazdów elektrycznych, jak i punktów tankowania gazu ziemnego w postaci CNG lub LNG oraz punktów bunkrowania statków gazem ziemnym LNG. Dotychczasowe działania dotyczące promowania rozwoju gazomobilności w Polsce skupiały się przede wszystkim na tworzeniu ram prawnych dla rozwoju infrastruktury tankowania gazu ziemnego oraz zachęt finansowych mających na celu poprawę atrakcyjności tego paliwa.

Obowiązki nałożone na jednostki samorządu terytorialnego to tutaj istotna kwestia. W celu przyspieszenia rozwoju gazomobilności w Polsce ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z lutego 2018 r. nałożyła na jednostki samorządu terytorialnego obowiązki skutkujące rozbudową floty samochodów niskoemisyjnych wykorzystywanych do realizacji zadań komunalnych, jak również zmianę struktury floty wyko-

rzystywanej do świadczenia usług transportu publicznego. Zgodnie z ustawą jednostki samorządu terytorialnego przy realizacji zadań publicznych zobowiązane są do wykorzystania pojazdów elektrycznych lub gazowych. Minimalne udziały pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem przy realizacji zadań publicznych wynoszą 10% od 1 stycznia 2022 r. i 30% od 1 stycznia 2025 r. z tym zastrzeżeniem, że nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyjęta przez Sejm 29 października w tym roku, ostatecznie 2 grudnia, bo Sejm rozpatrywał jeszcze poprawki Senatu, wydłużyła o rok termin wygaśnięcia umowy na realizację zadania publicznego, bo niedotrzymanie terminu 1 stycznia 2022 r. i udziału 10% pojazdów niskoemisyjnych we flocie pojazdów komunalnych, głównie dla świadczenia usług dla ludności, z mocy ustawy miałoby skutkować rozwiązaniem umów o świadczenie tych usług.

Sytuacja ta groziła pewnym niebezpieczeństwem dla przerwania ciągłości realizacji tych zadań. Stąd też, panie przewodniczący, w ustawie, którą Sejm przyjął, niedawno dla gmin, dla jednostek samorządu terytorialnego przedłużyliśmy o rok termin osiągnięcia minimalnego udziału 10% w zakresie wyłonienia w drodze przetargu podmiotów, które taki poziom zapewnią. Myślę, że sytuacja ta, wywołana też kryzysem koronawirusa i ogólnie sytuacją związaną z obecnym stanem, głównie wywołanym epidemią, ale też pochodnymi, tym, co dzieje się na rynku, przerwami w łańcuchu dostaw, jest oceniana i konsultowana ze środowiskiem jednostek samorządu terytorialnego. Ustawa została zaakceptowana przez parlament. Mam również informację, że pan prezydent ustawę podpisał, więc nie ma niebezpieczeństwa przerwania realizacji umów przez gminy.

Ponadto w ramach tworzenia ram prawnych dla gazomobilności i realizacji obowiązków nałożonych na gminy przewidziano także mechanizm rozbudowy infrastruktury tankowania gazu ziemnego. Odpowiednie obowiązki w tym zakresie zostały nałożone na OSD, czyli na operatorów systemów dystrybucji energii elektrycznej, a minimalne ilości publicznych stacji tankowania, które powinny zostać wybudowane dla zapewnienia płynności transportu opartego na tym paliwie, zostały określone w przepisach prawnych.

W celu poprawy atrakcyjności gazu ziemnego i jego szerszego wykorzystania w transporcie od dnia 14 sierpnia 2019 r. wprowadzono zerową stawkę akcyzy na gaz ziemny CNG i LNG – tutaj mamy też podane kody tych paliw – przeznaczony do napędu silników spalinowych. Działanie to ma na celu zachęcenie konsumentów do przechodzenia z pojazdów zasilanych paliwami tradycyjnymi na te zasilane gazem ziemnym. Wprowadzenie zerowej stawki akcyzy na gaz ziemny przeznaczonej do napędu silników spalinowych natychmiast spowodowało spadek cen tego paliwa na ogólnodostępnych stacjach tankowania. Dla zobrazowania wpływu tej zmiany powiem, że na stacjach PGNiG Obrót Detaliczny przed ogłoszeniem zerowej stawki akcyzy gaz kosztował 3,73–3,74 zł za metr sześcienny natomiast po redukcji akcyzy cena spadła do 3,31 zł za metr sześcienny.

Kluczowe znaczenie dla rozwoju gazomobilności w Polsce mają także zmiany w zakresie kształtu polskiego rynku gazu ziemnego i uwarunkowań dostaw gazu do Polski. Rząd planuje, że w kolejnych latach wyraźniej rosnąć będzie import LNG w związku z rozbudową terminalu w Świnoujściu oraz z dostawami skroplonego gazu ziemnego od amerykańskich producentów. Po rozpoczęciu dostaw z wszystkich kontraktów długoterminowych na zakup LNG z USA Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo będzie corocznie dysponowało portfelem ok. 9,3 mld metrów sześciennych gazu. Ponadto w dalszym ciągu będą realizowane dostawy LNG z Kataru. Rozbudowie możliwości przeładunkowych towarzyszą inwestycje w rozbudowę funkcjonalności terminali importowych, w tym zapewnienie możliwości bunkrowania statków oraz przeładunku LNG na cysterny, co będzie sprzyjać realizacji planów zarówno w zakresie bunkrowania LNG w polskich portach, jak i zapewnieniu LNG dla transportu drogowego.

Odnośnie do floty pojazdów, wymagany zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych poziom udziału pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz redukcja stawki podatku akcyzowego na gaz ziemny pociągają za sobą wzrost rejestracji tychże pojazdów. W sierpniu 2021 r. w Polsce zarejestrowanych było 8485 pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych napędzanych LNG i CNG. W porównaniu do 2019 r. jest to wzrost o ok. 16%. Ponadto po drogach jeżdżą 934 autobusy komunikacji miejskiej napędzane LNG i CNG. W porównaniu do 2019 r. jest to wzrost o ok. 22%. Dla porówna-

nia powiem, że pod koniec ubiegłego roku park autobusów elektrycznych w Polsce liczył 430 sztuk. 7368 to pojazdy napędzane CNG, natomiast 1117 pojazdów jest napędzanych LNG. Podobnie jest z autobusami. Tutaj jest większa dysproporcja: 887 pojazdów napędzanych CNG i 47 pojazdów napędzanych LNG. W przypadku pojazdów dostawczych i ciężarowych na koniec 2020 r. ich liczba wynosiła 5390. Dla porównania powiem, że zgodnie z danymi Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych park elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych w analizowanym okresie zwiększył się do 839 sztuk. Gaz ziemny pozostaje więc najpopularniejszym paliwem alternatywnym w segmencie pojazdów ciężarowych.

Odnośnie do cen gazu ziemnego dużym problemem, z którym zmagają się obecnie wszystkie gospodarki, jest m.in. wzrost cen paliw, w tym gazu ziemnego. Na przykładzie spółki Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo Obrót Detaliczny ceny sprężonego gazu ziemnego CNG w Polsce w 2021 r. wyglądały następująco. W pierwszym kwartale średnia cena gazu CNG wynosiła 3,55 zł brutto za metr sześcienny. W drugim kwartale średnia cena gazu CNG wyniosła 3,65 zł za metr sześcienny. W trzecim kwartale ta średnia cena wynosiła już 3,89 zł za metr sześcienny. W czwartym kwartale średnia cena gazu plasuje się na poziomie 4,4 zł brutto za metr sześcienny. Należy zaznaczyć, iż powyższe wzrosty cen wynikają przede wszystkim z uwarunkowań zewnętrznych i sytuacji na międzynarodowym rynku gazu ziemnego. Jednym z najistotniejszych czynników kształtujących sytuację na rynkach paliw jest ciągłe i właściwie nagłe, ale w tej chwili ciągłe jednostajne ożywienie po ograniczeniu działalności gospodarczej w wyniku pandemii. Obserwujemy to w całej gospodarce europejskiej, również w Polsce. Gospodarki po pandemicznym zastoju potrzebują paliw, co wpływa na wzrost ich ceny. Konsumpcję gazu ziemnego bardzo mocno zwiększyły również Chiny. Duży wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny odnotowano także w Japonii i Korei Południowej, gdzie gaz zaspokaja m. in. zwiększone potrzeby sektora energetycznego.

Dodatkowy wpływ na cenę gazu ziemnego mają czynniki pogodowe. W długim terminie znaczenie miała też sroga zima w Europie i Azji, jaką odnotowano na przełomie lat 2020 i 2021, która dodatkowo zwiększyła popyt krajów azjatyckich i obniżyła stany magazynowe gazu ziemnego w Europie. Poza czynnikami ekonomicznymi na obecną sytuację wpływ mają również czynniki pozarynkowe. W tym zakresie należy wskazać przede wszystkim na praktyki Gazpromu i patronującego mu politycznie prezydenta Putina, czyli politykę Rosji związaną z wykorzystywaniem gazu jako narzędzia swojej polityki w Europie i na świecie.

Obecna sytuacja na rynku sprzyja wywieraniu presji na szybkie uruchomienie gazociągu Nord Stream 2. Doprowadzenie de facto przez Rosję, tak należałoby powiedzieć, poprzez politykę Gazpromu do osuszenia magazynów gazu w Europie w ciągu sezonu letniego w 2021 r. w naszej ocenie było zamierzonym działaniem skutkującym w tej chwili większym zapotrzebowaniem na energię, na ciepło w Europie, a co za tym idzie wzrostem cen na to paliwo. Jednocześnie jest to presja wywierana na uzyskanie pełnej certyfikacji i dopuszczenia do otwarcia gazociągu Nord Stream 2. Ponadto rosyjski koncern nie zarezerwował przepustowości gazociągu jamalskiego na kolejny rok, co dodatkowo zwiększa presję na uruchomienie gazociągu Nord Stream 2 i może potwierdzić świadome działanie podejmowane przez Gazprom.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w celu próby rozwiązania tych problemów, które ewidentnie uderzają w polską gospodarkę, w przedsiębiorstwa, m.in. w przedsiębiorstwa komunalne, świadczące usługi dla ludności, ale ostatecznie także w odbiorców końcowych, czyli w ceny detaliczne, rząd podejmuje działania zarówno na forum międzynarodowym, jak i krajowym. Kluczowe instrumenty mają na celu przede wszystkim zapewnienie ochrony konsumentom wrażliwym. W dniu 9 grudnia br. Sejm przyjął ustawę o dodatku osłonowym, która stanowi uzupełnienie mechanizmów tarczy antyinflacyjnej, przewiduje konkretne finansowe wsparcie grup konsumentów o najniższych dochodach. Przepisy wejdą w życie na przełomie 2021 i 2022 r.

W ramach debaty na forum UE Polska konsekwentnie prowadzi działania mające na celu wymuszenie stosowania przez Gazprom obowiązujących przepisów prawa europejskiego dotyczących rynku gazu ziemnego oraz zaniechania wykorzystywania pozycji

monopolistycznej. W ramach działań podejmowanych na forum krajowym planowane jest zmniejszenie stawki VAT na gaz ziemny do 8%. Jest to w ramach dużego pakietu antyinflacyjnego zapowiedzianego przez pana premiera Morawieckiego i w projekcie ustawy, która jest przedmiotem obrad parlamentu. Przede wszystkim trwają prace nad projektem rozporządzenia ministra finansów zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów i usług, dla których obniża się stawkę podatku oraz warunki stosowania stawek obniżonych. Zawarty jest w nim przepis, który zakłada obniżenie stawki podatku VAT z 23% do 8% w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 marca 2022 r., który stosuje się do dostawy wewnątrzwspólnotowego nabycia, importu gazu ziemnego. Zakłada się, że zmniejszona stawka VAT wpłynie na obniżenie cen zarówno gazu powszechnie stosowanego w gospodarstwach domowych, ale także w tym przypadku bardzo interesującej nas kwestii, czyli ceny gazu CNG i LNG na stacjach. Według raportów, analiz ekspertów ceny gazu w Europie, w tym w Polsce, będą spadać pod koniec pierwszego kwartału przyszłego roku. Wierzymy w to, że działania podejmowane przez rząd w tej chwili i w przyszłości przyniosą wypłaszczenie tego piku wzrostu cen na paliwa gazowe, w tym CNG i LNG, natomiast jeżeli będą potrzebne dalej idące działania, to z pewnością w swoim czasie zostaną one przedstawione przez pana premiera wspólnie z ministrem finansów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Czy mogę prosić przedstawiciela ministra infrastruktury o uzupełnienie tej informacji? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Bogdan Oleksiak, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Co do cen trudno wypowiadać się w imieniu Ministerstwa Infrastruktury, ponieważ za bardzo nie mamy bezpośredniego wpływu na kształtowanie cen paliw, natomiast jeżeli chodzi o sytuację przedstawioną w piśmie organizacji „Transport i Logistyka Polska", to chciałbym powiedzieć, że jedną z przesłanek montowania przez polskich przewoźników w pojazdach ciężarowych układów zasilania gazem jest potrzeba obniżenia kosztów opłat za przejazd po autostradach, szczególnie w Niemczech. Za przejazd takimi pojazdami po autostradach w Europie ponosi się znacznie niższe opłaty niż za pojazdy zasilane w sposób tradycyjny.

Należy zwrócić uwagę, że zamontowany w pojazdach ciężarowych układ zasilania gazem jest systemem głównie wspomagającym system paliwowy. Pojazdy te nadal mogą jeździć z napędem na olej napędowy, natomiast ponieważ gaz zdrożał, przewoźnik może bez przeszkód wykorzystać drugi układ zasilania, czyli na olej napędowy, czyli jest to naturalne. Sprawa może natomiast oczywiście dotyczyć rekompensaty poniesionych przez przewoźników kosztów na dostosowanie pojazdów do zasilania gazem. To jest to, o czym mówił pan minister. Warto podkreślić, że zmieniające się ceny gazu dotyczą nie tylko transportu drogowego, tak jak było to wcześniej powiedziane, lecz wszystkich jego użytkowników.

W związku z rozwiązaniami przyjętymi w ramach pakietu mobilności jako Ministerstwo Infrastruktury jak najbardziej popieramy inicjatywę obniżania kosztów przedsiębiorców. W związku z implementacją pakietu mobilności, gdzie dostosowano prawo do przyjętych rozwiązań europejskich, trochę narzuconych przez UE i zasad wykonywania przewoźników drogowych i biorąc pod uwagę dodatkowe koszty wynikające z tych regulacji, Ministerstwo Infrastruktury dokonało przeglądu postulatów środowiska mających na celu częściowe zredukowanie kosztów z tytułu dostosowania prawa. Dlatego proponujemy, aby do propozycji przedstawianych przez pana ministra Webera i postulatów przewoźników, które zostały wylistowane przez środowisko, dopisać postulat, który jest przedmiotem tej dyskusji, czyli postulat częściowej rekompensaty kosztów związanych z instalacją gazową czy też obniżenia cen gazu dla przewoźników.

Chciałem jeszcze dodać, że takich pojazdów, jak to wynika z pisma, zarejestrowanych jest 1695, ok. 2 tys. Taką mamy informację. Stanowi to ok. 1% wszystkich pojazdów, które są zarejestrowane i działają w transporcie międzynarodowym, bo tych pojazdów

mamy ok. 270 tys. To jest 1%, 0,6%, natomiast nie należy takich pojazdów bagatelizować, bo – tak jak pan minister, mój przedmówca, powiedział w poprzedniej wypowiedzi – na pewno popieramy rozwój w stronę ekologicznego podejścia do wykorzystania i montowania instalacji gazowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Zauważyłem pewne ożywienie wśród naszych partnerów branżowych, więc oddaję głos panu Maciejowi Wrońskiemu. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, powiem tak. Na samym początku dziękuję bardzo panu wiceministrowi Zysce za wystąpienie. Było ono w pełni merytoryczne, aczkolwiek tutaj mówiliśmy ogólnie o cenach gazu dla ludności, ewentualnie dla innych odbiorców i ten aspekt transportowy był może mniej wyeksponowany, ponieważ ceny LNG i CNG, które płacimy, kupując paliwo, mimo wszystko w sposób zasadniczy różnią się od cen, które PGNiG zakupuje czy ewentualnie oferuje w postaci nieskroplonej, niesprężonej, ale myślę, że więcej powiedzą o tym moi koledzy.

Powiem tak. Napęd LNG i CNG to nie jest uzupełnienie do napędu tradycyjnego. Komuś coś się z czymś pomyliło. LNG i CNG to pojazdy, które są homologowane do używania jako napęd główny w niektórych tzw. napędach dwupaliwowych. Tam olej napędowy jest jedynie elementem wspomagającym na poziomie dosłownie mniej więcej kilku procent w mieszance paliwowej. Rozumiem, że ministerstwo mówi o pewnych oszustwach, jakie miały miejsce, związanych z montowaniem tzw. retrofittingu, czyli montowaniem dodatkowych instalacji właśnie w celu uzyskania zwolnień za opłaty na niemieckich drogach, ale to w ogóle nie jest przedmiotem dzisiejszego spotkania, bo mówimy o tych pojazdach, które spełniają normy ekologiczne i które są zasilane właśnie gazem ziemnym w dwóch postaciach. Chciałbym od razu mocno to sprecyzować, bo wypowiedź ze strony Ministerstwa Infrastruktury była całkowicie nie na temat.

W czym leży problem? Szanowni państwo, wprowadzany do transportu gaz LNG i CNG to przede wszystkim wymagania europejskich klientów. W tej chwili najpoważniejsze koncerny mają swoją misję, czyli redukcję śladu węglowego, w związku z tym od dostawców usług transportowych wymagają używania coraz bardziej ekologicznych pojazdów. Jeżeli przystępujemy do przetargów, musimy odbiorcy zagwarantować, że w naszej flocie będzie określony procent pojazdów, które będą zmniejszały ślad węglowy, emisję zanieczyszczeń stałych, będą zmniejszały emisję tlenków azotu. Pojazdy LNG, CNG spełniają te wymagania, może nie na tyle jak pojazdy elektryczne, ale w odróżnieniu od pojazdów elektrycznych są realnym narzędziem do zastosowania w transporcie drogowym, bo elektromobilność jeszcze długo jest w sferze planów, ale niestety nie praktyki.

Obecna sytuacja, o której powiedzą moi koledzy… Poproszę pana Piotra Rutkowskiego, przewodniczącego rady TiLP, żeby przedstawił tę sytuację z punktu widzenia przewoźnika. Dzisiejsza sytuacja powoduje, że w branży nastąpi utrata zaufania dla celów klimatycznych naszego rządu i celów klimatycznych UE. Dlaczego? Jeżeli inwestujemy środki, a cena ciągnika siodłowego – prawdziwego, a nie udawanego, bo dodatkową instalację, która będzie udawała pojazd gazowy, można sobie zainstalować za dwanaście tysięcy – cena pojazdu gazowego jest rzędu 150 tys. euro, to jest to niesamowity wysiłek finansowy. W momencie kiedy pojazdy te nie mogą być wykorzystywane i stoją, przewoźnicy mówią – powiem szczerze, że tak wynika z rozmów – „Nigdy już nie dam się nabrać na ekologię, nigdy w to nie wejdę, ponieważ ponoszę straty".

Jeżeli chodzi natomiast o sytuację firm, które zainwestowały w ekologiczny tabor, jeżeli zgodziłby się pan przewodniczący, poproszę pana Piotra Rutkowskiego o przedstawienie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę, panie Piotrze. Swoją drogą gratuluję imienia.

Przewodniczący Rady Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Piotr Rutkowski:

Bardzo dziękuję. W naszym gronie jest więcej Piotrów. Jest Piotr Ozimek, który uzupełniająco też pewnie zabierze głos.

Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo, można powiedzieć, że z punktu widzenia firm, które zainwestowały w niskoemisyjne środki transportowe, sytuacja jest dramatyczna. Na moim przykładzie, a pełniąc funkcję przewodniczącego Rady TiLP, jestem również prezesem zarządu i właścicielem firmy Targor Truck, która zatrudnia 600 osób i ma kilkaset pojazdów, zainwestowaliśmy i kupiliśmy 70 takich pojazdów z napędem LNG. Opierając się oczywiście na historycznych danych związanych z ceną zakupu gazu, na ogólnych trendach, wręcz na konieczności inwestowania w niskoemisyjne środki transportowe, w pewnym sensie związanych nawet z wymuszaniem dużych shippersów takich jak Amazon czy Ikea, którzy warunkują przekazanie w przetargach części biznesu i konieczność posiadania tego typu samochodów, idąc za światowym trendem zmierzającym do tego, aby inwestować w niskoemisyjne środki, taką decyzję podjąłem ja, podjęli moi koledzy, podjęło wiele osób zarządzających firmami transportowymi. Przypomnę, że konkurujemy z zachodnimi firmami, które mają dodatkowe wsparcie z tytułu zakupu tego typu środków transportowych, którego my do tej pory jeszcze nie mamy i nie mieliśmy.

Teraz mamy taką sytuację, że w wyniku gwałtownego wzrostu cen, który nastąpił od października ub.r., transport tymi środkami stał się kompletnie nieopłacalny, a wręcz destrukcyjny dla firm z tego względu, że do chwili obecnej do eksploatacji takiego ciągnika trzeba dopłacić miesięcznie ok. 2 tys. euro, czyli ok. 10 tys. zł, żeby zrekompensować koszt eksploatacji tego samochodu. Na przykład w moim przypadku jest to kwota 600 tys. zł. Akurat ja mam w swojej flocie ok. 20% pojazdów i z trudem jeszcze jakoś sobie radzę, ale są inni, średniej wielkości, mniejsi przewoźnicy, którzy zaufali ogólnym trendom i pewnej sytuacji, która była, i zainwestowali w znacznie większy zakup tych środków transportowych, wymieniając floty w połowie albo nawet w większości. To są firmy, które już zaczynają tracić płynność finansową. Firmy te po prostu nie przetrwają, a pragnę zauważyć, że są to firmy innowacyjne, kreatywne, które, można powiedzieć, wręcz od pokoleń starają się funkcjonować na tym rynku i są oraz były prekursorami innowacji, rozwoju. To głównie one stoją za faktem pozyskania ponad 30% udziałów rynków przewozowych w Europie Zachodniej.

Tak już jest, że jesteśmy jeszcze w trakcie rozmów, negocjacji, walki o przetrwanie związane z wprowadzeniem tzw. pakietu mobilności. Po tym, jak już gdzieś na horyzoncie zajaśniało światełko wyjścia z trudnej sytuacji wynikającej z przepisów, które mogły zagrozić eliminacją polskich firm transportowych z rynku przewozów europejskich, a potem i krajowych, pojawiła się kolejna sprawa, związana właśnie z LNG. Wzrost ten uderzy w najbardziej innowacyjne, kreatywne polskie firmy transportowe.

Zwracam się więc do państwa z apelem o pomoc, o zastanowienie się nad rozwiązaniami, które pomogłyby nam przetrwać tę sytuację. Oczywiście zgadzam się z panem ministrem Zyską, że głównie to jest efekt pewnej gry Rosji i prezydenta Putina, której jesteśmy ofiarami. Pewnie za chwilę gdzieś to się uporządkuje, ale biorąc pod uwagę niską rentowność firm transportowych – przypomnę, że jest to ok. 3% – nawet kilka miesięcy tej sytuacji powoduje, że niektóre firmy nie przetrwają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie prezesie, jeżeli pan pozwoli, skoro już jest pan przy głosie, mam konkretne pytanie. Jeżeli jest to możliwe, poproszę o konkretną odpowiedź. Jeżeli dzisiaj nie widzi pan konkretnego rozwiązania, to proszę to szczerze powiedzieć. Czy widzi pan jakieś rozwiązanie, które można by wdrożyć na poziomie rządowym, które w tej sytuacji byłoby w stanie kierunkowo pomóc właśnie tej części branży? Czy możemy powiedzieć o jakimś konkrecie, który widzi pan z punktu widzenia pana jako przewoźnika?

To jest niezwykle ciekawy wątek, który pan poruszył. Trzeba patrzeć na to jeszcze szerzej, bo z jednej strony zawsze mieliśmy w transporcie sytuację taką, że zarabiało się na ilości kilometrów, a nie na wysokości marży, ale to, co pan powiedział, czyli jeżeli

duzi gracze na tym rynku, którzy zajmują się nadawaniem przesyłek, z definicji wymuszali takie przestawienie napędu i posiadanie takich środków transportu, to pokazuje to pewną tendencję na rynku. Można się spodziewać, że ona na chwilę stanie, ale widać, że jest już pewna konkretna tendencja na rynku. Państwo próbowali się w nią wpisywać i odpowiadać na zapotrzebowanie rynku. Rozumiem to tak, że nie było to widzimisię, że zrobię sobie ciężarówkę na gaz, tylko było do wyboru: jak chcę obsługiwać dużego, poważnego gracza na rynku, to muszę dostosować flotę, bo on ma takie oczekiwanie. Krótko mówiąc, panie prezesie, czy na dzisiaj widzi pan jakieś konkretne rozwiązanie celowo pod ten segment, w którym moglibyśmy pomóc i wesprzeć? Jeżeli pan pozwoli, jeszcze raz udzieliłbym panu głosu.

Przewodniczący Rady Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Piotr Rutkowski:

Bardzo dziękuję. Tak, oczywiście. Powiem ogólnie. W przeciwieństwie do naszych zachodnich kolegów nie dostaliśmy żadnego wsparcia zakupu tych środków, które są bardzo drogie, bo, tak jak tutaj powiedział pan prezes, jest to o 100% więcej ceny samochodu z tradycyjnym napędem, czyli, powiedzmy, 75 tys. euro versus 150 tys. zł. Myślę, że gdyby pan przewodniczący pozwolił, pan Jacek Nowakowski w szczegółach uzupełniłby moją wypowiedź, bo uruchomienie tego typu dopłat, co jest możliwe – potrzebuję właśnie pana Jacka, by w szczegółach powiedział, jak to jest możliwe – firmom, które już zakupiły te środki, pozwoliłoby przetrwać najbliższe miesiące. Też zgodzę się z panem ministrem Zyską i z innymi specjalistami: ta sytuacja na rynku gazowym do kwietnia powinna się uspokoić i ta cena powinna spaść.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Taką nadzieją żyjemy, ale do tego czasu, jeżeli możemy jakoś pomóc, trzeba spróbować to zrobić. W takim razie udzielam głosu panu Jackowi Nowakowskiemu, wiceprezesowi zarządu związku pracodawców „Polska Platforma LNG i bioLNG". Bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Związku Pracodawców „Polska Platforma LNG i bioLNG" Jacek Nowakowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, szanowny panie ministrze, rzeczywiście sytuacja, którą dzisiaj mamy na rynku gazu, jest niespotykana. Niektórzy mówią, że mamy dzisiaj najwyższe ceny gazu od 2008 r. Ceny te w przypadku gazu LNG, który jest sprzedawany na dwóch giełdach – na Towarowej Giełdzie Energii i na TTF-ie holenderskiej giełdy – urosły prawie o 700% w stosunku do tego samego okresu zeszłego roku. Widzimy to w odzwierciedleniu cen na stacjach, gdzie przewoźnicy korzystający z pojazdów zasilanych LNG, czyli skroplonym gazem ziemnym, tym gazem, który przypływa do nas do terminala im. Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu, muszą ponosić wyższe koszty.

Nie jest tak, że polscy przewoźnicy zobaczyli, że jest zwolnienie z opłat drogowych, wszyscy ustawili się w kolejce do producentów pojazdów gazowych i mówią: „Dostarcz mi ten pojazd, bo to jest fajny pomysł na biznes". Jest tak, że dekarbonizacja transportu, a przede wszystkim transportu ciężkiego, który odpowiada za ponad 20% zanieczyszczenia środowiska w UE, wymaga na przewoźnikach odejścia od stosowania diesela. Elementy zielonego ładu albo pakietu Fit for 55 mówią, że mamy być neutralni ekologicznie w 2050 r., a do 2030 r. mamy ograniczyć emisję dwutlenku węgla o 55%.

Dlaczego przewoźnicy wybrali pojazdy gazowe? Z bardzo prostego powodu. Jeżeli chodzi o paliwo kopalne, jakim jest LNG, ma być ograniczenie emisji dwutlenku węgla o 15%, ale przede wszystkim ograniczenie cząstek stałych, PM 2,5 i 10, które codziennie widzimy dzisiaj w telewizji, jak świecą nam na czerwono, o 99%, dodatkowo ograniczenie najgorszego, kancerogennego pierwiastka, czyli dwutlenku azotu – o 90%. To spowodowało, że przewoźnicy zainwestowali we flotę ekologiczną. Tak to już bywa, chyba że ekologia nie zawsze idzie w parze z ekonomią.

Natomiast poprzez niskie ceny gazu i zwolnienie z opłat drogowych przez pewien czas decyzje, które były podyktowane troską o przyszłość naszej planety, miały też uzasadnienie ekonomiczne. Dodatkowo kraje UE, np. Niemcy, Włochy, Belgia, stosują dopłaty bezpośrednie do pojazdów gazowych. Takie dopłaty w wysokości 100 tys. zł do jednego

pojazdu pojawiły się też w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Cykl życia takiego pojazdu miał być w okresie dwuletnim, natomiast blokadą było to, że dopłat tych nie można było stosować do form nabycia pojazdu w postaci leasingu. Znowelizowana ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o których powiedział już pan minister Zyska, opublikowana w Dzienniku Ustaw 9 grudnia tego roku z vacatio legis wynoszącym 14 dni, daje możliwość dopłat bezpośrednich – oczywiście kwota nie została tutaj określona – m.in. do pojazdów gazowych.

Jako związek pracodawców „Polska Platforma LNG i bioLNG" jesteśmy jedną ze stron podpisanego porozumienia na rzecz rozwoju sektora biogazu i biometanu w Polsce. Biometan uważany jest za odnawialne źródło energii i emisja z pojazdu zasilanego biometanem będzie zerowa. Taki pojazd w ogóle nie będzie miał emisji dwutlenku węgla. Jako związek uważamy, bo też napisaliśmy takie pismo, że powinniśmy dopłacić przewoźnikom ze środków po zlikwidowanym Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, w którym część środków pochodzi z opłaty paliwowej, która obowiązuje od 1 stycznia 2019 r., tj. 10 groszy brutto w litrze oleju napędowego i benzyny. Teraz w pakiecie antyinflacyjnym ta opłata przez pewien czas nie będzie pobierana.

Budżet Funduszu Niskoemisyjnego Transportu określony na lata 2019–2028 był na poziomie prawie 7 mld zł. Środki te przekazane zostały ustawą, która obowiązuje od 1 października 2020 r. do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Środkami dysponuje Bank Ochrony Środowiska. Wydaje mi się, że to, co na szybko można byłoby zrobić, to rzecz analogiczna jak dla dopłat do pojazdów elektrycznych kategorii N1. Zgodnie z informacjami, które posiadam, dopłaty te nie wymagają notyfikacji Komisji Europejskiej, wobec tego bardzo szybko można by na zasadzie „kopiuj, wklej", czyli tych dopłat, które są dla kategorii…, dla pojazdów elektrycznych w wysokości 50 lub 70 tys. zł, rozszerzyć o kategorię pojazdów N3, czyli pojazdów ciężarowych zasilanych paliwami alternatywnymi w postaci gazu ziemnego.

Dodatkowa rzecz, która też dotyka polskich przewoźników, i tu jest ukłon w stronę Ministerstwa Infrastruktury, to to, że taki pojazd musi co roku przejść badanie techniczne zbiorników ciśnieniowych zamontowanych na pojazdach. To jest dodatkowy koszt ok. 2 tys. zł, mimo że od dwóch lat jest projekt zmiany ustawy o dozorze technicznym, gdzie jako związek postulowaliśmy, na co przystało też MI, o wydłużenie tego okresu badań do czterech lat. Przypomnę państwu tylko, że jesteśmy jedynym krajem europejskim, który wymaga tego typu badań na pojazdach nowych, fabrycznie wyprodukowanych.

Kolejną rzeczą, którą już możemy zrobić, jest zmiana rozporządzenia dotyczącego opłaty paliwowej. Dzisiaj opłata paliwowa to niecałe 20 groszy w kilogramie LNG. To też jest rozporządzenie ministra, w którym dość szybko można zawiesić tę opłatę paliwową na określony czas. W ramach konsultacji publicznych nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych Ministerstwo Klimatu i Środowiska zaproponowało zniesienie tej opłaty od dnia 1 stycznia 2022 r. na okres pięciu lat, żeby pobudzić ten rynek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie, za tę konkretną odpowiedź. Zgłaszał się pan dyrektor. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem tylko sprostować wypowiedź pana prezesa Wrońskiego, bo chodzi o to, że faktycznie należałoby się zgodzić, że są pojazdy nowe i jest problem w zakupie takich pojazdów, są one dużo droższe, tak jak przedstawił przed chwilą mój przedmówca. Nie należy natomiast zapominać o pojazdach, które są doposażone. Nie zawsze jest to robione. To nie jest tylko patologia, tylko niektórzy montują takie instalacje, żeby mieć niższe opłaty. Robią to legalnie. Faktycznie natomiast należy się zgodzić, że sprawa jest bardzo skomplikowana i tę metodę wykorzystania paliw gazowych należy popierać, dlatego że chociażby w pakiecie mobilności są przewidziane powroty pojazdów do kraju. To na pewno ułatwiłoby przewoźni-

kom ponoszenie niższych kosztów. Byłoby to związane z niższymi kosztami przedsiębiorców. To jest jedna rzecz.

Myślę, tak jak deklarowałem w imieniu ministra infrastruktury, że chcemy dodać tę sprawę do postulatów zgłaszanych przez branżę, aby zająć się nią podczas proponowania pewnych ułatwień i rozmów z Ministerstwem Finansów. Jak pomóc z tym zakresie branży? Ulgi czy też budżety, być może rozdzielając tę sprawę na pojazdy, które są doposażone w takie instalacje i pojazdy, które można by zakwalifikować jako pojazdy nowe. Myślę, że na pewno ułatwiłoby to i rozwiązało pewną sprawę w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie dyrektorze, był jeszcze wątek dotyczący rozporządzenia i badań technicznych, tak niezwykle kosztownych, o których mówił pan prezes. Czy może pan odnieść się do tego dzisiaj, czy woli pan zrobić to później na piśmie?

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Oczywiście precyzyjnie odniósłbym się do tego na piśmie, ponieważ ustawa o dozorze technicznym nie jest w kompetencji ministra infrastruktury. Ustawa o dozorze jest w kompetencji Ministerstwa Rozwoju i Technologii, ale wspólnie jest kilka jednostek, które… Na przykład Transportowy Dozór Techniczny podlega Ministerstwu Infrastruktury, ale Urząd Dozoru Technicznego podlega innemu resortowi, dlatego myślę, że tu trzeba wypracować wspólne stanowisko à propos okresowych badań zbiorników i podjąć w tej kwestii jakąś decyzję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze. To w tej sprawie poproszę na moje nazwisko o to, żeby rozwinąć wątek dotyczący badań. Pan się zgłaszał. Przepraszam, ale w maseczkach nie rozpoznaję wszystkich. Poproszę o przedstawienie się do mikrofonu.

Członek Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Ozimek:

Już się przedstawiam. Jestem przedstawicielem Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, a jednocześnie prezesem zarządu dość dużej firmy transportowej, bo podobnie jak kolega mam 350 pojazdów, z czego 80 to pojazdy zasilane LNG.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Do szczęścia brakuje jeszcze, żeby był pan łaskaw powiedzieć, jak się nazywa.

Członek OZPTD Piotr Ozimek:

Tak. Już mówię, jak się nazywam, bo miałem to powiedzieć zaraz. Nazywam się Piotr Ozimek. Firma mieści się w Tychach na Śląsku. Jestem jednym z pierwszych, który kupił w Polsce takie pojazdy LNG i który uruchomił ogólnodostępną stację tankowania LNG działającą siedem dni w tygodniu przez 24 godziny. Taka stacja istnieje, jest ogólnodostępna dla wszystkich przewoźników.

Chciałbym przedstawić argumenty. Jak znacznie wzrosły nam koszty eksploatacji tych pojazdów? Gdy rozmawialiśmy i zaczynaliśmy uruchamiać te pojazdy, koszty te stanowiły 59% kosztów eksploatacji pojazdów ON. Dzisiaj natomiast koszty znacznie wzrosły. Koszty te wzrosły do wartości 340%, a więc jest to olbrzymi skok spowodowany czterokrotnym wzrostem ceny gazu. Gdy dwa i pół roku temu uruchamiałem tę stację, cena zakupu wynosiła 2 zł, pomijając akcyzę. Akcyza została zniesiona na przełomie sierpnia i września 2019 r., w związku z tym cena ustabilizowała się na poziomie 2,65 zł, osiągnęła minimalną wartość 2,43 zł. Mówię o cenie netto. Dzisiaj natomiast cena netto to 8,04 zł, więc można powiedzieć, że jest prawie czterokrotnie wyższa. Niesamowicie wzrosły nam koszty i już tego nie wytrzymujemy.

Proszę państwa, do każdego kilometra eksploatacji tego pojazdu w stosunku do pojazdu zasilanego olejem napędowym dokładamy 0,56 zł, więc proszę powiedzieć mi, jak jako eksploatator tych pojazdów i w imię czego mam dokładać na każdym kilometrze 56 groszy. Widzicie państwo, ile musimy dzisiaj dokładać, żeby zachować ekologię. Mam szczegółowe wyliczenia i złożę je na ręce pana przewodniczącego.

Jest jeszcze jedna rzecz, którą chciałem podkreślić. Mówiąc o patologii, pan Wroński miał rację, bo niektórzy myśleli, że instalując w samochodzie dodatkowe urządzenie w postaci turystycznej butli gazowej, uzyskają w Niemczech zwolnienie z opłat drogowych z mautu niemieckiego. To była oczywista bzdura. Tak nie jest, bo tam jest wyraźnie powiedziane, że żeby Niemcy to uznały, gaz musi być w przeważającej ilości, a więc powyżej 50%. Pan Jacek wyjaśni to szczegółowo.

Chciałem zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Jako OZPTD postulujemy, żeby na dziś wprowadzić rekompensatę za każdy przejechany kilometr w wysokości 1 zł. Ceny wzrosły o 0,66 zł, ale wzrost cen zakupu to pierwszy postulat. Nasz drugi postulat jest taki. Obniżcie nam koszty przejazdu po autostradach, bo niezależnie od tego, czy jadę dzisiaj pojazdem zeroemisyjnym po drogach płatnych, czy jadę pojazdem Euro 6, płacę tę samą wartość. Jaka jest dla mnie zachęta, żebym kupował LNG? Planowałem co roku kupić po 20 pojazdów LNG i mój tabor znacznie by wzrastał. Dzisiaj nie kupię 20 samochodów, kolega nie kupi kolejnych 20 itd. I co? Pan Jacek reprezentujący m.in. producenta samochodów będzie miał problem, bo stanie mu produkcja samochodów. To nie tylko to, że musimy płacić drożej i nie weźmiemy tych samochodów, ale jest to łańcuszek powiązany.

Chciałem też wyprostować pana dyrektora departamentu. Mianowicie bzdurą jest, i nie jest to precyzyjne określenie, że zarabiamy na maucie, nie płacąc maut niemieckich. Mam wyliczenia. Na dziś przy obecnej cenie gazu, czy to polskiego, czy to niemieckiego, bo w Niemczech gaz jest tylko ciut droższy, również dopłacamy na terenie Niemiec do tego, żeby eksploatować te pojazdy. Wobec tego ktoś by powiedział: „Postaw je na kołki”. Mogę postawić na kołki, ale leasingi trzeba płacić. Tak jak powiedział pan Jacek Nowakowski, dlaczego, jeżeli w leasingu kupuje się te pojazdy, nie można odliczyć tej rekompensaty, premii, bonusu? Jaka jest różnica? Kto z firm transportowych kupuje dzisiaj pojazdy za gotówkę? Wszystko kupujemy w leasingu. Uważam, że powinniście państwo wziąć to pod uwagę.

Szanowni państwo, przedstawię na ręce pana przewodniczącego wykresy wzrostu ceny gazu LNG i szczegółowe wyliczenia z opisem i analizą tego, dlaczego kupiliśmy te samochody, jak to się przedstawiało w 2019 r., jak w 2020 r., a jak drastycznie, krytycznie jest w 2021 r. Jako przedsiębiorcy posiadający tego typu pojazdy prosimy o jakieś wsparcie ze strony rządu po to, żebyśmy mogli eksploatować tzw. pojazdy zeroemisyjne lub niskoemisyjne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, oddaję głos, a potem pan Jacek.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, koledzy wskazują na potrzebę rynku, producentów, przewoźników itd. Popatrzmy na to troszeczkę szerzej. Tak naprawdę polski rząd, który staramy się wspierać, musi zrealizować pewne cele emisyjne w zakresie transportu drogowego. W tym momencie także pomagamy polskiemu rządowi wywiązać się ze zobowiązań, które będzie później rozliczała Komisja Europejska. Nie wartościuję tego, czy te cele są słuszne, czy niesłuszne, niemniej jednak w tym momencie one są. Jeżeli teraz wycofamy się z inwestowania w pojazdy ekologiczne, mniej emisyjne, rząd polski nie zrealizuje celów emisyjnych, jakie przed każdym państwem członkowskim stawia UE. Tyle uzupełnienia.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan Jacek, bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Związku Pracodawców „Polska Platforma LNG i bioLNG” Jacek Nowakowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, należałoby tutaj dodać jeszcze, że polscy przewoźnicy… Pan minister Zyska wspomniał o dyrektywie z 2014 r. do spraw infrastruktury niezbędnej do tankowania paliw alternatywnych. W 2018 r. w Polsce była tylko jedna stacja świadcząca usługi tankowania LNG. Żeby móc korzystać z floty ekologicznej pojazdów, które niejako zostały na nich wymuszone, żeby ist-

nieć na rynku europejskim, przewoźnicy musieli też wybudować infrastrukturę do tankowania tego paliwa. Koszt budowy takiej infrastruktury, nie licząc ceny gruntu, to ok. 1 mln euro. Takie nakłady finansowe ponieśli trzej panowie prezesi tutaj obecni. W tej chwili ich stacje są uruchomione, część tych stacji jest ogólnodostępna, za chwilę reszta zostanie ogólnodostępna.

W pewien sposób spełniliśmy wymagania dyrektywy unijnej 2014/94 – to jest jeszcze dyrektywa, ale po rewizji będzie to rozporządzenie i AFID zmieni się na AFIR – która nakładała na Polskę obowiązek budowy niezbędnej infrastruktury do tankowania LNG co 400 km wzdłuż korytarzy sieci bazowej TEN-T. Zrobiliśmy to. To polscy przewoźnicy wybudowali w większości tę infrastrukturę i umożliwili tankowanie innym podmiotom na tych stacjach. Oczywiście były plany dofinansowania 1,2 mln zł budowy takiej infrastruktury, 50% kosztów kwalifikowanych, niestety pojawiły się dwa rozporządzenia jeszcze wtedy ministra aktywów państwowych Sasina, które niestety nie doczekały się realizacji.

Panie dyrektorze, odnosząc się trochę do pojazdów gazowych i do retrofitów dokładanych do pojazdów diesela, powiem, że Polska jest ewenementem posiadającym homologację montażu instalacji gazowej na pojeździe. Co to oznacza? To oznacza, że kilka firm w Polsce przygotowało i przeszło proces homologacji sposobu montażu instalacji na pojeździe, czyli nie zrobili homologacji całopojazdowej. Do diesela dokładają dzisiaj instalację CNG i tak naprawdę nikt nie wie, jaka tam jest norma spalin, bo nikt nigdy tego nie zbadał. Mówimy tutaj o pojazdach jako pojazdach fabrycznych, które w homologacji fabrycznej CoC mają wpisane: „Zasilane paliwem gazowym". Zresztą znalazło to odzwierciedlenie w definicji pojazdu gazowego w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o której, i o tym, w jaki sposób zabezpieczyć się przed udawanym pojazdem gazowym, długo rozmawialiśmy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska i z panem dyrektorem Bylińskim. Tam pojawiła się definicja pojazdu gazowego. Wobec tego, jeżeli mamy rozmawiać o jakichkolwiek dopłatach, powinny być one dedykowane w wysokości 100 tys. zł do pojazdu gazowego zgodnie z definicją zapisaną w ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o przedstawienie się i włączenie mikrofonu.

Prezes Dartom Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim Dariusz Szumacher:

Dariusz Szumacher, firma transportowa Dartom. Tylko w uzupełnieniu chciałbym przedstawić trend, jaki występuje w zakupie samochodów LNG przez floty. W 2019 r. zarejestrowane były 154 samochody LNG w Polsce, w 2020 r. już 625, a w 2021 r. prawie 1200, tak że mamy wielokrotny wzrost. Tak jak powiedzieli moi przedmówcy, nie jest to nasze widzimisię, tylko wymagania klientów, co też wpisuje się w całość trendu europejskiego odnośnie do ograniczeń emisji spalin. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja w kilku kwestiach. Po pierwsze myślę, że jest to bardzo konkretna dyskusja, bardzo konkretny problem, i to niebanalny, bo jesteśmy w paradoksie związanym z faktem takim, iż innowacyjne firmy ponoszą niewspółmierne koszty wynikające z drastycznego wzrostu cen gazu niezależnie od państwa i decyzji gospodarczych. Po pierwsze, podzielam konkluzję samego wniosku, który został skierowany do Komisji, bo to było źródłem posiedzenia, a mianowicie taką, iż jest potrzebna skuteczna interwencja przedstawicieli państwa i skoordynowanie działań Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rozwoju i Technologii, Ministerstwa Finansów. W dyskusji z panem przewodniczącym widzimy potrzebę przyjęcia, po pierwsze, pilnego dezyderatu do strony rządowej, który nawiązywałby do tych faktów, które zostały dzisiaj zaprezentowane.

Po drugie, niezależnie od tego namawiałbym pana ministra Zyskę, który reprezentuje stronę rządową, do tego, żeby na kanwie tej bardzo ciekawej, konkretnej dyskusji powo-

łać ad hoc jakiś pilny zespół roboczy związany z kwestią rozwiązania tego problemu, z udziałem przedstawicieli innych resortów oraz samej branży. Szkoda, że nie ma tutaj przedstawicieli Transportowego Dozoru Technicznego, bo pojawiły się też kwestie dotyczące kosztów wynikających z konieczności aktualizacji co roku wymagań technicznych. Jak rozumiem, jest to ponadwymiarowe w stosunku do praktyk w państwach UE. To nie tyle refleksja filozoficzna, panie ministrze, tylko zróbmy coś pożytecznego, co byłoby symetryczne w stosunku do praktyk UE, jeśli mamy rozwiązania, które tworzą dodatkowe koszty, które prowadzą tylko do tego, że polski przedsiębiorca ponosi z tego tytułu większe opłaty.

Ostatnia rzecz z mojego komentarza jest taka, że może zabrakło mi… Prosiłbym przedstawicieli strony rządowej czy zwłaszcza przedstawicieli branży, aby korzystając z tego, że jest posiedzenie, podać więcej europejskich przykładów związanych z formami wsparcia państwa w relacji, jak dojdzie do odnawiania transportowej floty wyposażonej w zasilanie LNG, bo myślę, że trochę tego zabrakło, a może to być pożyteczne przy okazji rozstrzygania tych zagadnień już na bardzo praktycznym poziomie przez stronę rządową i wyjścia naprzeciw państwa postulatom, bo to, jak rozumiem, jest kwestia tu i teraz, czasu, w którym prowadzicie państwo działalność gospodarczą w bardzo zmienionych warunkach ekonomicznych chociażby w relacji do 2020 r. czy 2019 r. Jeśli przedstawiciele branży czy strona rządowa mieliby dla nas jako posłów jakieś dodatkowe informacje o tym, w jaki sposób państwo – mówię tutaj o przykładach europejskich – wspiera zakupy czy w sposób bezpośredni dotuje wymianę takiej floty, to jako posłowie bylibyśmy wdzięczni.

Mam też uwagę bardziej wewnętrzną, do nas. Myślę, że po uwzględnieniu z przewodniczącym podkomisji w tym akurat, ostatnim względzie też zlecilibyśmy pilną analizę do Biura Analiz Sejmowych, która pokazywałaby przykłady polityki państw UE, jeśli chodzi o kwestie pojazdów wyposażonych w LNG. Mówię tutaj o transporcie ciężkim. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo za ten głos. Chciałem przekazać, że materiał, który miałem przyjemność otrzymać od pana prezesa, macie, państwo posłowie, na mailu i na iPadzie. Zgłaszał się pan poseł Mirosław Suchoń, a potem pan poseł Sośnierz. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, państwo ministrowie, przede wszystkim szanowni państwo reprezentujący branżę transportową, rzeczywiście do tego spotkania musiało dojść. Na szybko sprawdziłem ceny gazu na stacji w Mateuszewie i muszę powiedzieć, że jeżeli porówna się stan na początku roku i to, co jest dzisiaj, to chyba ciężko znaleźć inny przykład obszaru, w którym wzrost to 100%. Przytoczę tylko, że na początku roku cena CNG to 4 zł, LNG to 3,68 zł, to są ceny brutto na stacjach, a na 1 listopada CNG to 10,54 zł, a LNG to 10,24 zł. To jest wzrost, który ciężko wytrzymać, o ile w ogóle da się wytrzymać na tym trudnym rynku transportowym.

Panowie mówili tutaj o wysokości marż. Myślę, że wszyscy je znamy, i to nie podlega żadnej dyskusji. Najgorsze jest to, że jest to taki moment, w którym czeka nas kumulacja niekorzystnych zmian, bo przecież kilkadziesiąt minut temu dyskutowaliśmy na temat zmian wynikających z dyrektyw, które stanowią część pakietu mobilności. To wszystko będzie negatywnie oddziaływało na koszty związane z transportem i oczywiście będzie w sposób znaczący windowało koszty ponoszone przez polskie firmy.

Biorąc pod uwagę tę sytuację, nie mam żadnych wątpliwości, że takie wsparcie powinniśmy zaplanować, zaprojektować i później je wdrożyć. Dzisiaj jest to oczywiście rola rządu. Bardzo dziękuję i bardzo cieszę się z deklaracji pana przewodniczącego, że przystąpimy do przygotowania dezyderatu. Myślę, że w tym dezyderacie powinniśmy wskazać również podstawowe kierunki, w których to wsparcie powinno mieć miejsce. Nie mam też wątpliwości, że jako państwo powinniśmy myśleć w tych kategoriach, znajdując odpowiednią odpowiedź na to, jakie rozwiązania szykują i stosują inne państwa, bo to, że są takie rozwiązania – panowie o tym mówili – które wspierają branżę transportową w innych państwach, jest oczywiste. W sytuacji, w której mogliśmy konkuro-

wać na tym trudnym europejskim rynku, mając przewagę po stronie kosztów… Można oczywiście dyskutować, na ile to było zasadne, na ile mniej, ale moim zdaniem robiliśmy wspaniałą robotę. Niemniej jednak w momencie, kiedy przepisy niestety bardzo mocno ograniczyły naszą przewagę, musimy zacząć stosować pewne mechanizmy, jakie stosują inne państwa, żeby nasze firmy po prostu nie wypadły z rynku. To jest czysty pieniądz, który wpływa najpierw do kieszeni firm, później do kieszeni pracowników, a na końcu do budżetu państwa.

Wszyscy jedziemy na tym samym wózku, w związku z tym nie możemy wykazać naiwności i musimy o ten rynek walczyć. Dziękując więc panu przewodniczącemu, oczywiście włączam się w te prace także z tego powodu, że wspieranie zmian w zakresie ochrony klimatu jest naprawdę niezwykle konieczne. Bardzo dziękuję panom, państwu, waszym firmom za to, że podejmujecie ten wysiłek. To jest kwestia naszej przyszłości, to jest kwestia zdrowia naszych dzieci, naszych wnuków, to jest kwestia tego, czy w przyszłości będziemy mieli takie środowisko, w którym oni będą mogli żyć. To są trudne decyzje.

Nie ma żadnych wątpliwości, że działalność prośrodowiskowa, proklimatyczna powoduje koszty. Trzeba mieć odwagę. Państwo mieliście tę odwagę i chcę stanowczo powiedzieć, że jest to dobra droga, a my powinniśmy zrobić wszystko, aby takie działania nie były obarczone dodatkowym ryzykiem gospodarczym. To jest w naszym interesie, w interesie naszego państwa i przetrwania narodu. Nie mam więc żadnych wątpliwości, że to jest kluczowa sprawa. Bardzo też dziękuję za konkretne propozycje. Bardzo często w wielu komisjach, akurat nie w transporcie, jest tak, że komisje nie kończą się i nie są związane z konkretnymi propozycjami. Tutaj mamy propozycje. Mam prośbę, bo przedstawiał pan tutaj bardzo konkretne propozycje i rozwiązania, o to, żeby przesłać je nam w formie pisemnej na adres mailowy, może być na adres Komisji, żebyśmy też mieli możliwość zapoznania się i wykorzystania tego w przyszłości. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Po pierwsze, chciałem upewnić się, czy rozumiecie państwo, że zachęty do przechodzenia na paliwa gazowe, jeśli będą skuteczne, w dłuższym okresie będą musiały skończyć się tym, że cena tego gazu będzie rosła, bo generujecie państwo dodatkowy popyt, który przy ograniczonej podaży będzie skutkował wzrostem cen. Im więcej osób będzie przechodziło na te paliwa, tym paliwa te będą droższe. Z wypowiedzi, które padały wcześniej, nie jestem pewien, czy dobrze rozumiecie państwo ten mechanizm, bo wydaje mi się, jakbyście to ignorowali. Zdaję sobie sprawę, że wzrost cen, który mamy obecnie, w mniejszym stopniu jest spowodowany tym czynnikiem, bo nie jest to jedyny czynnik, który to napędza, ale w długim okresie trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że jeśli wszyscy przeniosą się na tanie paliwo, ono przestanie być tanie. Przecież to jest logiczne.

Druga sprawa jest taka. Domagają się państwo tego, żeby rząd dopłacał teraz do każdego kilometra przejechanego na tym paliwie, na którym państwo mieli nadzieję, że będzie taniej, a teraz jest drożej. Rząd nie ma żadnych pieniędzy, których wcześniej lub później zabierze podatnikom. Kto ma teraz dopłacać do waszych interesów? Inni podatnicy? Powiedzcie, kto dokładnie ma zarobić na to wszystko, żebyście jeździli obecnie na nieekonomicznym paliwie. Na każdy kilometr przejechany po Niemczech polski podatnik będzie do tego dopłacał, żeby Niemcy mieli tańszy transport. Powiedzmy to sobie szczerze, do tego to będzie się sprowadzało. Będziemy finansować transport wewnątrz UE, wcale nie tylko po Polsce, ale również w wielu innych krajach, żeby to inni mieli tańszy transport.

Jeśli zrobili to państwo po to, żeby np. załapać się na jakieś kontrakty dla Amazona, dzięki czemu inni nie mogą obsługiwać tych kontraktów, a teraz oni będą musieli dopłacać do tego, żebyście mogli obsługiwać Amazona, to może idźcie do Amazona, żeby Amazon wam teraz dopłacał. Dlaczego za kaprysy i fanaberie amerykańskiego giganta polski podatnik ma teraz dopłacać z własnej kieszeni do każdego przejechanego kilometra, nie wiadomo, jak długo, bo nie wiadomo, jak długo może utrzymywać się taki wzrost

cen? Jeśli dzisiaj dopłacimy firmom, które ponoszą straty na skutek wzrostu cen gazu, to jutro przyjdą inni i powiedzą: „Nam też coś wzrosło. Dlaczego im daliście? Nam też dajcie". Kto prędzej czy później na to wszystko zarobi?

Pan Suchoń też mówił, że powinniśmy do tego dopłacać, bo to jest nasz interes. Jaki nasz interes? Jak spadnie cena gazu, to właściciele tych firm przyjdą i powiedzą: „No dobra, teraz z kolei mamy taniej niż się spodziewaliśmy. W takim razie chętnie podzielimy się tymi pieniędzmi"? Nie, to zawsze działa w jedną stronę. Czy jak komuś wzrosną ceny, jak ktoś się przejedzie na jakimś interesie, to chce, żeby wszyscy byli udziałowcami jego strat? Nie, tak nie możemy się bawić. Zasady muszą być jasne, proste i jednakowe dla wszystkich. Jeśli państwo chce ingerować w sprawy ekologii, to w taki sposób, że każdy płaci od kilograma wyemitowanych zanieczyszczeń jednakową opłatę, a kwestią przedsiębiorcy jest to, żeby wymyślić i wdrożyć technologię, która spowoduje, że będzie ponosił jak najmniej opłat. Jeśli arbitralnie dopłacamy do tego – pan minister też mówił, żeby dopłacać do silników, do pojazdów z takim silnikiem – a później dopłacamy do tego, żeby one jeździły, później stosujemy jakieś inne formy dumpingu, inne formy wsparcia przepisów, np. w Niemczech nie płaci się opłat drogowych… Państwo też to zrobili po to, żeby ich nie płacić. To jest wasze ryzyko. Ponieśliście ryzyko i jeśli ono się nie opłaca, to trudno.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie pośle, czy mogę prosić o konkluzję? Zostało nam 10 minut, a mam wrażenie, że powtarza pan jedno zdanie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Mam wrażenie, że wszyscy mówili dłużej ode mnie i im pan nie przerywał. Jeśli stwarzamy tak skomplikowany system różnych bodźców kazuistycznie ingerujących w poszczególne miejsca polegających na tym, że tym dopłacimy do silnika, potem tym dopłacimy do paliwa, a w związku z tym potem tym podniesiemy jakąś opłatę albo normy homologacyjne, to stwarzamy system, który jest całkowicie nieczytelny i w którym nikt nie jest w stanie nic przewidzieć. Kategorycznie sprzeciwiam się pogłębianiu tej ingerencji.

Należy zrobić krok wstecz i zobaczyć, jak ten system ma działać w sposób jednoznaczny, czytelny, taki sam dla wszystkich. Absolutnie nie możemy finansować przejściowych strat dla tych, którym tu i ówdzie podskoczyły koszty działalności, bo to prowadzi do zupełnego absurdu. Ileż na świecie, w Polsce jest takich branż, które chciałyby korzystać z takiego przywileju? Być może nie warto ulegać ekologicznym szaleństwom UE i każdej modzie, a jeśli ktoś temu ulega, to trudno, to ponosi pewne ryzyko. Nie widzę powodu, żebym ja jako podatnik czy inni podatnicy, którzy nie poszli na ten pomysł, teraz dorzucali się do tego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę, pan minister Zyska.

Sekretarz stanu w MKiŚ Ireneusz Zyska:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym panu przewodniczącemu i wszystkim państwu podziękować za tę bardzo ważną dyskusję, szczególnie za głosy ze strony branży. Chcę tylko powiedzieć, że temat jest dla nas ogromnie ważny. Prowadziliśmy tę dyskusję w ramach konsultacji międzyresortowych od około roku, pracując nad nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Praca nad tą ustawą zaczęła się w połowie 2020 r. Były też propozycje związane chociażby – tak jak jest to teraz stosowane w Niemczech – z czasowym zwolnieniem z opłat drogowych pojazdów napędzanych gazem ziemnym. One nie uzyskały akceptacji, konsensusu w ramach wszystkich resortów. Była też propozycja czasowego zwolnienia z opłaty paliwowej gazu wykorzystywanego do celów transportu. Według naszych ekspertyz zwolnienie z opłat drogowych uszczupliłoby dwumiliardowy fundusz drogowy o kwotę ok. 50 mln zł, więc właściwie nie jest to tak duży ciężar, który skutkowałby dużym uszczupleniem tego funduszu drogowego.

Jeszcze jedna uwaga. Dla branży istotna kwestia jest taka, w kontekście wypowiedzi pana Jacka Nowakowskiego, że Komisja Europejska jest skłonna dopuścić pomoc

publiczną w zakresie dopłat do pojazdów zeroemisyjnych, natomiast pojazdy napędzane gazem ziemnym w rozumieniu KE nie są zeroemisyjne, dlatego nie możemy od razu wprowadzić dopłaty do zakupu pojazdów napędzanych LNG, pojazdów N2, N3. To wymaga notyfikacji pomocy publicznej, ale pomysł jest jak najbardziej dobry. My też od dłuższego czasu prowadzimy takie plany, żeby to przeprowadzić.

Ostatnia kwestia. Możemy zastanowić się nad pomocą publiczną w ramach tzw. kontraktu różnicowego, czyli dopłaty między różnicą ceny oleju napędowego a CNG, LNG, ale to też wymaga wielomiesięcznych prac. Tego nie uda się wprowadzić ad hoc w ciągu najbliższych miesięcy.

Dobry jest natomiast pomysł pana ministra, pana posła Polaczka, w zakresie powołania zespołu międzyresortowego. Oczywiście jesteśmy gotowi z całym zespołem w zakresie merytorycznej pracy, ale wydaje mi się, że właściwym adresatem, jako liderem tego procesu, jest Ministerstwo Infrastruktury. Jesteśmy gotowi w takiej czy innej konfiguracji do pracy nad takimi rozwiązaniami. Musimy wspierać polskich przedsiębiorców i reagować na nadzwyczajną sytuację, która obecnie ma miejsce na rynku, w zakresie cen paliw alternatywnych nie tylko w Polsce, ale w całej UE.

Ostatnia uwaga. Nie chcę wchodzić w polemikę z panem posłem Sośnierzem, ale myślę, że wszyscy rozumiemy, że każda nowa technologia na początku jest droższa, a później tanieje, pewnie podobnie jak pierwsza maszyna parowa Jamesa Watta, która kosztowała dużo, dużo więcej, a jak później się upowszechniła, była stosunkowo tańsza. Podobnie pierwsza żarówka skonstruowana przez pana Edisona też później staniała do tego stopnia, że każdy mógł ją użytkować. Podobnie telefon komórkowy 30 lat temu był wielką, niefunkcjonalną cegłą, ale kosmicznie drogą, a w tej chwili możemy mieć ją w abonamencie za złotówkę jako narzędzie wielofunkcyjne, wykraczające poza normalną funkcję telefonowania, tylko komunikacji. To taka uwaga. Zakładam, że pan poseł również jeździ raczej nienajgorszym samochodem, a pewnie jest on nienajgorszy dlatego, że ktoś przez wiele lat robił badania, wniósł nakłady finansowe na rozwój tej technologii. Każdy etap rozwoju rynku wymaga pewnych inwestycji. Rozumiemy to i oczywiście popieramy głos branży, który został wypowiedziany na tym posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Ostatni głos, pan dyrektor Oleksiak. Niestety musimy kończyć, bo jesteśmy zobligowani terminem głosowań. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Szanowni państwo, również chciałbym zadeklarować chęć pomocy i wzięcia udziału w takim zespole, który powstanie z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, jak najbardziej. Sprawa jest skomplikowana. Pamiętajmy, że chodzi w pierwszej kolejności o pomoc przy zakupie nowych pojazdów, ale pamiętajmy, że mamy też zarejestrowane pojazdy używane i na pewno trzeba uwzględnić gdzieś alternatywę dla tych pojazdów. To jest jedna rzecz.

Oczywiście jeśli chodzi o badania i system badań zbiorników na nowych pojazdach, o których było tu wspomniane, to też jest sprawa do rozwiązania i na pewno trzeba się nad tym pochylić. W sprawie opłat, jeżeli jest to w kompetencji Ministerstwa Infrastruktury, również jesteśmy gotowi do dyskusji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Na tym zamykam dyskusję. Chciałem bardzo serdecznie podziękować za dzisiejsze spotkanie. Jak państwo zauważyli, Komisja zajmuje się bardzo merytorycznymi sprawami. Z całą pewnością nie jest to nasze ostatnie spotkanie w tej kwestii. Państwa posłów będę musiał zaprosić na salę plenarną, ale przedstawicielom branży, korzystając z obecności pana ministra, proponowałbym, żeby wymienili się państwo wizytówkami, bo to na pewno wyjdzie wszystkim na dobre. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu. Tym z państwa, których nie będę widział przed świętami, w imieniu prezydium Komisji życzę błogosławionych świąt Bożego Narodzenia. Dziękuję bardzo.